

materiel, henholdsvis under Nr. 2, 3 og 4, ere medoptagne under § 2. D. I. C. 2. b. Esbjerg Havn. Andre Udgifter. Se Anm. dertil.

Dampbugserbaaden „Delphinen“, til hvis Vedligeholdelse Udgifterne tidligere har været opført under § 2. D. I. H. Statens Opmudringsmateriel under Nr. 5, anvendes ikke ved Driften af nogen Statshavn, men er stationeret i Limfjorden til Brug ved Opmudringsarbejderne der. Man har derfor anset det for rettest ikke mere at optage de nævnte Udgifter under § 2. D. I. Driften af Statshavnene, men i Stedet for at opføre dem under § 15. A. II. C. 2. b. Opmudring i Limfjorden, af hvilken Konto Udgifterne til oftnævnte Bugserbaads Drift afholdes.

Som Følge af foranstaaende Bemærkninger vil derfor den paa de tidligere Finanslove opførte Konto: Statens Opmudringsmateriel fremtidig udgaa af Budgettet.

Til II. Anlægene.

Til II. *Anlægene.* A. *Udvidelse af Esbjerg Havn.* Opført i Henhold til Lov Nr. 93 af 30. April 1909.

Til II. *Anlægene.* B. *Ombygning af en 130 m lang Kajstrækning ved Havnegade i Helsingør Havn.* I Helsingør Havn har de langs Havnegade liggende Bolværker, der paa vedlagte Plan er betegnede med a—b—c, længe trængt til en Ombygning. De paagældende Bolværker, som ere opførte i Aarene 1861—62, ere byggede efter den ældre Konstruktion med Skraapæle ud imod Havnen, men mange af disse Pæle er knækkede af de moderne Skibes lodrette Stevne og Sider, og medens Størstedelen af Tømmeret over Vandet paa Strækningen b—c er fornyet, er der for Strækningen a—b's Vedkommende kun foretaget almindelige Vedligeholdelsesarbejder. Bolværkerne blev oprindeligt byggede paa en Vanddybde af ca. 4 m, men er dog i Tidens Løb udfør Strækningen a—b uddybet til ca. 6,3 m og udfør Strækningen b—c til ca. 7,3 m. Da disse Dybder imidlertid først findes i nogen Afstand fra Bolværket, er der Fare for, at dybere liggende Dampskibe under Brugen af Skruen i Nærheden af Bolværket f. Eks. under Isforhold skal skylle Skraaningen foran Bolværket bort og derved foranledige en Udskridning af dette eller en Synkning af Fylden bag ved samme. Endvidere skal anføres, at der indenfor Strækningen a—b ligger større Kulpladser, hvis Indehavere nu ønske dels at anskaffe mekaniske Kullosseapparater dels at anvende større og mere dybtgaaende Skibe, men at dette ikke vil kunne realiseres, saalænge det nuværende Bolværk ikke er ombygget.

Man maa derfor anse det for rettest, at der snart foretages en Ombygning af de paagældende Bolværker; men da Trangen til Bolværk med dybere Vand paa Strækningen b—c er noget mindre, efter at den søndre Mole, hvis Bolværk er bygget paa ca. 6,3 m. Vanddybde, er bleven forsynet med Havnespor og derfor bedre end tidligere under Isvintre kan benyttes til Losning og Ladning af store Dampskibe, mener man indtil videre at kunne nøjes med at ombygge Bolværksstrækningen a—b samt Hjørnet ved b tilligemed ca. 5 m af Bolværket b—c, ialt en Strækning af 130 m.

Denne foreslaas ombygget til en Vanddybde af 7 m, der maa anses for tilstrækkelig til den paatænkte Kultrafik, idet meget store Dampskibe vil kunne henvises til det nye Bolværk ved den nordre Havnearm, hvor Dybden er 8 m. og kan bringes op til 9 m.

Da man under Arbejdets Udførelse af Hensyn til Forbindelsen med Skibsværftet og den nordre Havnearm maa bevare de to inderste Spor, hvoraf det ene er Hornbækbanens og det andet Havnespor, vil Opgravningen indenfor Bolværket kun kunne ske i en Bredde af 6 m, og da det nye Bolværk af Hensyn til det smalle Havnebassin maa sættes saa nær det gamle som muligt, maa Forankringen være kort og en Spundsvæg nedrammes, før Uddybningen til de 7 m udføres. Efter en foreløbig Undersøgelse er Bunden af lignende Beskaffenhed som ved den nordre Havnearms nye Bolværk, og Spundsvæggen tænkes derfor at skulle være af Jern, der alene byder Mulighed for Ramning uden forudgaaende Uddybning i Bolværkslinien.

Overbygningen tænkes udført som Kajmur baaren dels af Spundsvæggen, dels eventuelt af de gamle Bolværkspæle.